DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

Rapport d'analyse environnementale de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines par le ministère des Transports

Dossier 3216-05-001

Le 15 mars 2013

Développement durable, Environnement, Faune et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargé de projet :	Monsieur Louis Philippe Caron
Coordonnatrice des projets de transports :	Madame Valérie Saint-Amant
Supervision administrative :	Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Chantal Bouchard, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet de relocalisation permanente d'un tronçon de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines est rendu nécessaire en raison d'un glissement de terrain survenu en août 2009 dans le secteur de la mine à ciel ouvert de Lab Chrysotile, glissement de terrain ayant engendré des fissures dans la route. À la suite de la découverte de ces fissures, la circulation a été dirigée vers des parcours alternatifs et, en novembre 2009, un chemin temporaire a été aménagé dans le corridor d'une voie ferrée désaffectée parallèle au tronçon endommagé. En mars 2011, une étude géotechnique a révélé que le chemin temporaire ne pourra jamais devenir permanent et que, à court ou moyen terme, des déformations et des fissures apparaîtront sur celui-ci. En juin 2011, le MTQ a annoncé que le chemin temporaire serait définitivement fermé et que les parcours alternatifs seraient utilisés jusqu'à ce que la route 112 soit relocalisée de manière permanente.

Le 14 novembre 2012, le ministre des Transports a officiellement dévoilé le tracé final retenu. Ce nouveau tronçon aura une longueur approximative de 10,3 km. Du côté de Saint-Joseph-de-Coleraine, il débutera sur la route 112 actuelle, à environ 600 m au sud du passage à niveau de l'ancienne voie ferrée. Il traversera ensuite deux propriétés minières (exploitation d'amiante chrysotile) et la rivière Bécancour, puis rejoindra finalement la route 112 à l'intersection de la route 165, à Thetford Mines.

Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, en vertu de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23). Devant l'urgence d'intervenir, le ministère des Transports du Québec a déposé, le 16 juillet 2012, une demande de décret d'urgence en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement afin de soustraite le présent projet à la procédure d'évaluation.

Les principaux enjeux de ce projet concernent la sécurité routière et la qualité de l'air. D'autres considérations sont également prises en compte, bien que les répercussions environnementales soient jugées de moindre impact. Il s'agit en l'occurrence de la présence d'aires protégées, des espèces floristiques menacées ou vulnérables, des espèces exotiques envahissantes, des milieux humides, du climat sonore et des aspects socioéconomiques. Ce rapport d'analyse présente les mesures prévues par l'initiateur pour atténuer les impacts potentiels du projet, ainsi que les engagements obtenus dans le cadre de l'analyse environnementale.

Sur la base des renseignements fournis par l'initiateur et considérant la volonté régionale de voir ce projet se réaliser afin de redonner une route nationale viable et sécuritaire aux usagers et aux résidants du secteur dans les plus brefs délais, l'analyse environnementale effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) et des ministères consultés permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet et des mesures d'atténuation proposées par l'initiateur, que le projet est acceptable du point de vue environnemental et qu'il est nécessaire de le réaliser.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. Le projet 2
1.1 Raison d'être et caractère urgent du projet 2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes 3
1.2.1 Variantes étudiées 4

2. Analyse environnementale 6
2.1 Analyse de la raison d'être du projet 7
2.2 Choix des enjeux 7
2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus 7
2.3.1 Sécurité routière des chemins de détour 7
2.3.2 Qualité de l'air 8
2.4 Autres considérations 12
2.4.1 Plan de restauration du secteur minier 12
2.4.2 Aires protégées 13
2.4.3 Espèces floristiques menacées ou vulnérables 14
2.4.4 Espèces exotiques envahissantes 15
2.4.5 Milieux humides 15
2.4.6 Climat sonore 16
2.4.7 Aspects socioéconomiques 17

3. Conclusion 18

Références 19

Annexes 21

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 HIÉRARCHISATION DES CRITÈRES RETENUS POUR L'ANALYSE COMPARATIVE DES CORRIDORS ÉTUDIÉS 6

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 ROUTE 112 EMPORTÉE – VUE VERS LE NORD 2

FIGURE 2 ROUTE 112 EMPORTÉE – VUE VERS LE SUD 3

FIGURE 3 CORRIDORS ÉTUDIÉS 5

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 23

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 25

ANNEXE 3 CARTE DES CHEMINS DE DÉTOUR ET DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE DE LA DEMANDE DE SOUSTRACTION 27

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines par le ministre des Transports.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour 4 voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur de projet.

Alléguant que les chemins de détour mis en place à la suite de la fermeture d'un tronçon de la route 112 ne correspondent pas aux normes d'une route nationale et que certains aspects de sécurité y sont déficients, l'initiateur a déposé une demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Cet article mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée. Dans le cas où le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Sur la base des renseignements fournis par l'initiateur et considérant la volonté de voir ce projet se réaliser afin de redonner une route nationale viable et sécuritaire aux usagers et aux résidants du secteur dans les plus brefs délais, l'analyse environnementale effectuée par les spécialistes du MDDEFP et des ministères consultés permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être et caractère urgent du projet

La relocalisation de ce tronçon de la route 112 est nécessaire en raison d'un glissement de terrain survenu en août 2009, glissement de terrain ayant engendré des fissures dans la route dans le secteur de la mine à ciel ouvert de LAB Chrysotile. À la suite de cette fermeture, des parcours alternatifs (par le chemin de Vimy pour la circulation automobile et par le chemin du Barrage pour le transport lourd) ont été proposés. En novembre 2009, le ministère des Transports à aménagé une route temporaire dont une grande partie était localisée à l'intérieur du corridor d'une voie ferrée désaffectée située en bordure de ce tronçon de la route 112. De nouveaux mouvements de sols ont également été observés en 2010 et en 2011, ce qui a entraîné la fermeture de cette route temporaire. En mai 2011, face à l'instabilité géologique du secteur, le MTQ a été contraint de fermer de manière définitive le tronçon de la route 112 situé entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines. Le MTQ a alors annoncé que les parcours alternatifs seraient utilisés jusqu'à la relocalisation permanente de la route. En juin 2012, un glissement de terrain a finalement emporté une section du tronçon fermé à la circulation (figures 1 et 2).

FIGURE 1 ROUTE 112 EMPORTÉE – VUE VERS LE NORD

Source: MTQ, 2012.

FIGURE 2 ROUTE 112 EMPORTÉE – VUE VERS LE SUD

Source: MTQ, 2012.

Étant donné que, selon le MTQ, les chemins de détour ne correspondent pas aux critères d'une route nationale (fondations et chaussées inadéquates faisant en sorte qu'une dégradation accélérée est observée) et que certains aspects de sécurité y sont déficients (courbes dont le rayon est en dessous du minimum requis par les normes, visibilité réduite à certains endroits, accotements étroits ou inexistants, entretiens hivernaux difficiles, débits moyens journaliers fortement augmentés et manoeuvres d'accès difficiles), l'objectif du présent projet est de redonner le plus rapidement possible une route nationale viable et sécuritaire aux usagers et aux résidants du secteur. Les documents photographiques joints à la demande de soustraction de la procédure transmise par le MTQ sont fournis à l'annexe 3 du présent rapport.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

La route 112 est une route nationale et un axe stratégique pour la région de la Chaudière-Appalache. Elle constitue le principal lien routier entre l'Estrie et la Beauce. Selon les relevés de circulation effectués en 2009, il circule en moyenne annuellement plus de 5 800 véhicules par jour et plus de 6 900 véhicules, en été, par jour, dont une proportion de 13 % de véhicules lourds, entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines.

Le projet consiste en la relocalisation permanente d'un tronçon de la route 112 reliant la municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine et le secteur Black Lake de la ville de Thetford Mines. Ce tronçon aura une longueur approximative de 10,3 km. Du côté de Saint-Joseph-de-Coleraine, il débutera sur la route 112 actuelle, à environ 600 m au sud du passage à niveau de l'ancienne voie ferrée, il traversera deux propriétés minières et la rivière Bécancour, puis rejoindra finalement la route 112 à l'intersection de la route 165 à Thetford Mines.

En fonction du terrain naturel et des aménagements de talus devant être effectués dans le secteur de la mine de LAB Chrysotile, l'emprise finale sera établie à l'étape des plans et devis. Les critères de conception géométrique utilisés pour le dimensionnement du nouveau tronçon de la route 112 sont ceux correspondant à une route nationale ayant un débit journalier moyen annuel (DJMA) de plus de 2 000 véhicules.

Pour la réalisation du projet, un seul bâtiment devra être expropriée dans sa totalité. Il s'agit d'une entreprise de transport de marchandises sise au 4417 de la rue Industrielle Sud, à Thetford Mines. Par contre, certaines parcelles de terrains devront également être acquises. Ces parcelles appartiennent aux deux compagnies minières du secteur, à la Ville de Thetford Mines (dépôt à neige), de même qu'à trois entreprises et commerces.

La réalisation du projet nécessitera des travaux de déboisement, de déplacement des haldes pour stériles dans le secteur de la mine, de terrassement et de drainage. Finalement, un pont sera construit dans le secteur Black Lake de Thetford Mines pour permettre la traversée de la rivière Bécancour. À l'heure actuelle, les coûts de construction du projet sont estimés à 70 M$.

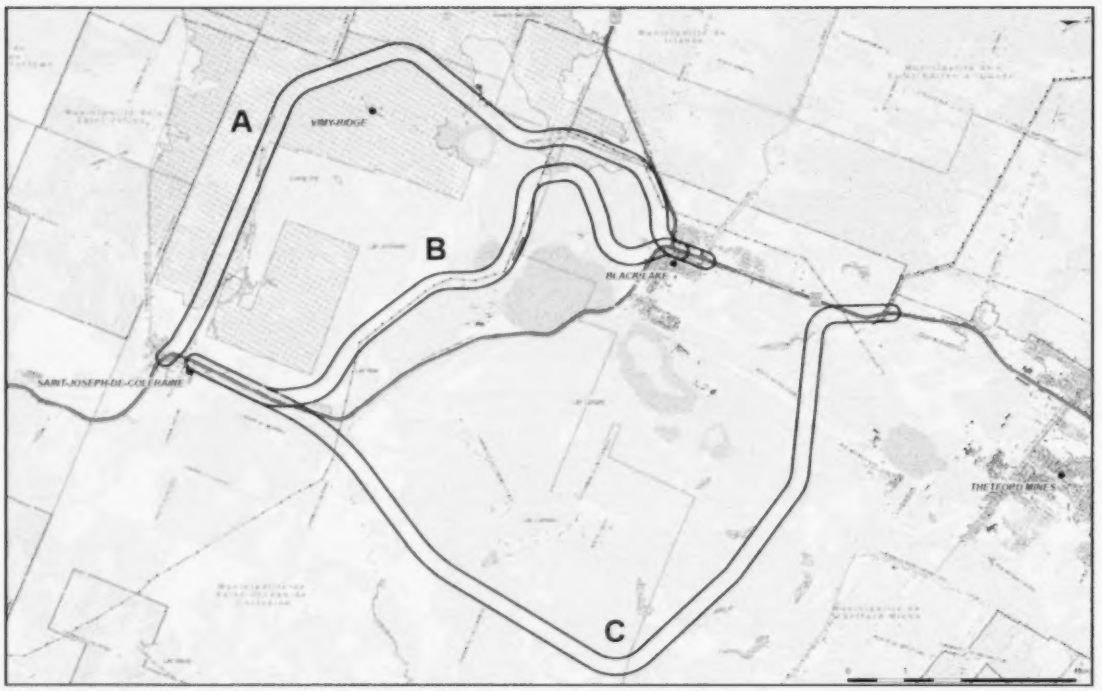
1.2.1 Variantes étudiées

Dans le cadre des études préliminaires à la relocalisation permanente du tronçon de la route 112, trois corridors ont été considérés par le MTQ (figure 3).

Ces corridors ont fait l'objet d'une analyse comparative afin de sélectionner le plus performant sur le plan environnemental pour l'aménagement du nouveau tronçon. Les trois corridors débutent près du centre de la municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine. Du côté de Thetford Mines, les corridors A et B se terminent à proximité de l'intersection de la route 112 et de la route 165 au sud du secteur de Black Lake. Quant au corridor C, il rejoint la route actuelle plus au nord, à mi-chemin entre Black Lake et Thetford Mines.

La méthode de comparaison ordinale de Holmes (1972) a été utilisée par le MTQ pour l'analyse des trois corridors. Cette méthode de pondération simplifiée permet de comparer et de hiérarchiser les différentes alternatives, et ce, en fonction de critères préétablis. Ces critères de comparaison d'ordre technique, environnemental et humain ont été choisis en fonction de leur valeur par rapport aux besoins du projet, de leurs incidences sur le milieu récepteur, de leur pouvoir discriminant et des données disponibles.

FIGURE 3 CORRIDORS ÉTUDIÉS



Source: MTQ, 2012.

Corridor A : « Chemin de Vimy »

Le corridor A possède une longueur de 14,5 km et contourne la réserve écologique de la Serpentine-de-Coleraine par l'ouest. Il longe le chemin de Vimy et le chevauche à certains endroits. Ce corridor traverse notamment une aire de confinement du cerf de Virginie, une zone de haldes de résidus miniers et la rivière Bécancour.

Corridor B : « Chemin de la Mine »

Le corridor B, d'une longueur de 10,3 km, contourne par l'est la réserve écologique, et ce, dans l'axe de l'ancien tronçon de la route 112. Il se dissocie ensuite de l'ancien tronçon pour longer la limite ouest de la mine à ciel ouvert de LAB Chrysotile dans le tracé d'une ligne de transport électrique. Le corridor traverse ensuite la propriété minière dans un secteur de haldes de résidus miniers bordant la paroi ouest de la mine. Finalement, il traverse la rivière Bécancour pour rejoindre le secteur de Black Lake. Ce corridor a été proposé en 2011 par LAB Chrysotile.

Corridor C : « Lac Caribou »

D'une longueur de 18 km, le corridor C débute également dans l'axe de l'ancien tronçon de la route 112 et se prolonge vers le nord-ouest, entre le lac Caribou et le Petit lac Saint-François, pour rejoindre la route 112 au nord du secteur de Black Lake. Ce corridor parcourt un secteur essentiellement forestier et traverse la rivière Bécancour beaucoup plus en amont que le pont actuel.

Critères de comparaison et sélection du corridor retenu

Le classement des critères sélectionnés par le MTQ repose sur l'établissement de classes d'importance regroupant différents critères d'analyse (tableau 1). Selon la méthode de comparaison ordinale de Holmes, un nombre de classes d'importance égale au nombre d'options comparées doit être utilisé, dont trois dans le cadre du présent projet. Ensuite, pour chacun des critères sélectionnés, la performance de chacun des corridors proposés est déterminée, et ce, par rapport aux deux autres. Finalement, un classement global permettant d'identifier le corridor le plus performant au point de vue environnemental est établi. Les différents critères, de même que leur classe d'importance, sont présentés au tableau 1. À la suite de cette comparaison, c'est le corridor B « Chemin de la Mine » qui a été retenu par le MTQ (figure 3).

TABLEAU 1 HIÉRARCHISATION DES CRITÈRES RETENUS POUR L'ANALYSE COMPARATIVE DES CORRIDORS ÉTUDIÉS

Critères de première importance
Longueur du corridor
Maintien de la circulation pendant les travaux
Nombre de tronçons routiers traversés
Nombre de zone d'urbanisation et d'habitation
Critères de deuxième importance
Perte d'aires protégées
Perte de milieux humides
Perte de milieux boisés
Critères de troisième importance
Nombre de lots privés
Nombre de cours d'eau traversés
Longueur de lignes de transport d'énergie
Empiètement sur la zone agricole permanente

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Cette section traite de l'analyse des différents enjeux associés à la réalisation du projet. Elle contient une appréciation de la raison d'être du projet et du choix des corridors et des variantes étudiées, puis des principaux enjeux associés à la réalisation du projet, soit la sécurité routière des parcours alternatifs et le déplacement des haldes de stériles et de résidus miniers. Les impacts portant sur le milieu récepteur sont également analysés. Ces impacts du projet ont été révélés soit par l'étude d'impact du MTQ, soit par la consultation gouvernementale. Considérés comme des enjeux découlant de la réalisation du projet, ces impacts touchent des éléments significatifs de

l'environnement et, de ce fait, méritent une certaine attention pour la prise de décision gouvernementale.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

En raison du glissement de terrain ayant entraîné la fermeture et l'affaissement de la route dans le secteur de la mine à ciel ouvert de LAB Chrysotile, la réalisation du projet de la relocalisation du tronçon de la route 112, situé entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mine, est requise pour offrir un réseau routier local et régional complet et sécuritaire aux résidants et aux usagers de la route. La nécessité de procéder par décret de soustraction s'articule donc principalement autour de la nécessité d'intervenir rapidement compte tenu des risques d'accidents routiers appréhendés sur les routes étant provisoirement utilisés pour pallier l'absence d'un tronçon de la route 112.

Constat relatif à la raison d'être du projet

> *L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que le projet est justifié et requis en raison des problèmes de sécurité déficiente observés sur les chemins de détour. Par rapport à la situation actuelle, la réalisation du projet permettra de favoriser l'atteinte des objectifs du MTQ, soit d'améliorer la sécurité routière, réduire l'occurrence de manoeuvres d'accès conflictuelles entre la circulation de transit et la circulation locale, améliorer la fluidité de la circulation et réduire le dérangement pour les résidants du secteurs.*

2.2 Choix des enjeux

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à apporter un éclairage à la recommandation du ministre et à la décision du gouvernement. Malgré le fait que ce projet soit soustrait de la procédure, l'analyse environnementale a été effectuée selon les principes de celle-ci. Tel que démontré lors de la comparaison des variantes, des impacts sur le milieu récepteur sont inévitables. Ces impacts, selon leur importance, peuvent se traduire en termes d'enjeux du projet.

Ainsi, lors du traitement du dossier, plusieurs enjeux de natures diverses ont été soulevés par l'initiateur de projet et par les experts consultés. Il est à noter que ces enjeux peuvent diverger des objectifs du projet ou des composantes retenues par l'initiateur de projet dans le cadre de l'analyse comparative des variantes et qu'ils n'ont pas tous la même portée. Ainsi, certains peuvent affecter l'ensemble de la population environnante ou le milieu biophysique alors que d'autres ont une portée plus limitée.

Les sections suivantes présentent l'analyse des principaux enjeux du projet révélés par l'étude d'impact du MTQ et par la consultation gouvernementale.

2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.3.1 Sécurité routière des chemins de détour

Tel que mentionné précédemment, les chemins de détour ne correspondent pas aux critères d'une route nationale et le MTQ est d'avis que les risques d'accidents routiers sont augmentés. En

effet, ces chemins n'ont pas été conçus pour une telle utilisation (7 000 véhicules par jour) par les automobiles et les véhicules lourds, notamment en raison de fondations et de chaussées inadéquates faisant en sorte qu'une dégradation accélérée est observée. Malgré les nombreuses interventions et travaux réalisés par le MTQ au cours des dernières années, la géométrie des chemins de détour n'est toujours pas adaptée à une utilisation par un si grand nombre de véhicules.

En plus de la configuration inadéquate des chemins de détour, certains aspects de sécurité y sont également déficients. Parmi ces aspects, on trouve, entre autres, des courbes dont le rayon est en dessous du minimum requis par les normes, une visibilité réduite à certains endroits, des accotements étroits ou inexistants, un entretien hivernal ardu, des débits moyens journaliers fortement augmentés et des manoeuvres d'accès difficiles. À ces différents aspects s'ajoutent également le grand nombre d'accès, les vitesses affichées variables, les dépassements difficiles et les conflits entre la circulation locale et de transit.

Constats relatifs à la sécurité routière

> *À la lumière des documents fournis par le MTQ, les conditions de sécurité des usagers de la route seront nettement améliorées par rapport à celles qui prévalent actuellement sur les chemins de détour. En effet, la reconstruction d'un tronçon de route répondant aux critères d'une route nationale permettra au usagers d'emprunter une route sécuritaire entre Thetford Mines et Saint-Joseph-de-Coleraine, tout en permettant un retour à la normale pour les chemins de Vimy et du Barrage. En effet, les résidants situés le long des chemins de détour subissent des dérangements importants (climat sonore, risques d'accidents, accès difficiles, etc.) en raison du transfert de la circulation régionale sur ces routes locales. Ainsi, par rapport aux conditions prévalant sur les chemins de détour, la réalisation du projet améliorera grandement la sécurité routière du secteur, réduira les risques d'accident grave, diminuera les manœuvres dangereuses et améliorera la fluidité de la circulation.*

2.3.2 Qualité de l'air

Une portion du nouveau tronçon de la route 112 sera située sur des terrains ayant appartenu à la société minière LAB Chrysotile. Sur le territoire de la mine, on observe la présence de plusieurs haldes de matériaux de toutes sortes. Résultant de l'exploitation de l'amiante chrysotile dans des mines à ciel ouvert, ces amoncellements sont une des caractéristiques particulières du paysage de la région de Thetford Mines. Ils sont constitués de matériaux stériles, de résidus miniers et de tout-venant. Les stériles sont des matériaux ayant été écartés et mis de côté lors des opérations minières pour avoir accès au gisement. Ces matériaux possèdent généralement un faible pourcentage de fibres d'amiante chrysotile commercialisable. Malgré cela, ces matériaux peuvent toutefois contenir des quantités non négligeables de fibres d'amiante chrysotile sans valeur commerciale (fibres trop courtes ou difficiles à extraire) et d'amiante sous d'autres formes.[1] Les résidus miniers proviennent quant à eux des procédés d'extraction. Ils sont

[1] Il existe deux familles d'amiante : les serpentines, qui comprennent essentiellement le chrysotile, et les amphiboles, qui comprennent plusieurs types d'amiante, tels que la crocidolite, l'amosite, l'anthophyllite et la trémolite.

constitués de matériaux habituellement plus fins, car ils ont été broyés. Finalement, le tout-venant correspond à du minerai ayant été extrait mais n'ayant pas encore été trié ou traité.

Les travaux de construction du nouveau tronçon de la route 112 dans le secteur de la mine feront en sorte que de grandes quantités de matériaux des haldes pour stériles devront être déplacées. Même si selon le MTQ les matériaux des haldes de résidus miniers ne seront pas manipulés, il est toutefois à noter que, selon la directive 019 sur l'industrie minière du MDDEP (mars 2012), les résidus miniers sont définis comme étant toute substance solide ou liquide, à l'exception de l'effluent final, rejetée par l'extraction, la préparation, l'enrichissement et la séparation d'un minerai, y compris les boues et les poussières résultant du traitement ou de l'épuration des eaux usées minières ou des émissions atmosphériques. En conséquence, selon le MDDEFP, les stériles sont également considérés comme des résidus miniers dans le cadre de l'analyse des projets miniers exigeant la délivrance d'un certificat d'autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le MTQ procède actuellement à la réalisation d'une étude de caractérisation des sols afin de documenter les caractéristiques des haldes devant être réaménagées. Cette étude permettra entre autres de déterminer l'ampleur de la présence de fibre d'amiante dans la zone de déblais.

Selon un avis de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), l'état actuel des connaissances permet de conclure que l'amiante chrysotile est un cancérogène prouvé (INSPQ, 2005). De plus, selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), toutes les formes d'amiante sont cancérogènes et peuvent provoquer des mésothéliomes ou des cancers du poumon, du larynx ou des ovaires. L'exposition à l'amiante est également responsable d'autres pathologies comme l'amiantose et l'apparition de plaques, d'un épaississement ou d'un épanchement au niveau de la plèvre (OMS, 2010). La réglementation québécoise va également en ce sens, le Règlement sur la santé et la sécurité au travail (RSST) classe l'amiante sous toutes ses formes dans la catégorie des contaminants ayant un effet cancérogène démontré chez l'humain. Considérant cela, l'avis de l'INSPQ mentionne également que toutes les mesures de prévention et de protection de la santé des travailleurs et de la population doivent être appliquées dans le cadre de tout projet impliquant l'amiante chrysotile. Lors d'une rencontre réunissant le MTQ, le MDDEFP et différents ministères consultés, les représentants du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et de la Direction du suivi de l'état de l'environnement (DSÉE) du MDDEFP ont rappelé le statut cancérogène de l'amiante chrysotile et mentionné que des cas étaient toujours observés de nos jours, et ce, malgré les normes sur la qualité du milieu de travail et les mesures de prévention (ASSS, 2013). Face à cela, ces deux ministères rappellent qu'il n'y a pas de seuil sécuritaire d'exposition environnementale aux fibres d'amiante chrysotile et précisent que l'exposition à celles-ci doit être réduite au minimum.

Normes et règlements en vigueur

Au Québec, il y a actuellement deux règlements issus de la Loi sur la santé et la sécurité au travail encadrant l'exposition des travailleurs à l'amiante et les opérations effectuées en présence d'amiante. Il s'agit du RSST et du Code de sécurité pour les travaux de construction dont l'application relève de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST). Selon ces règlements, un matériau est réputé contenir de l'amiante lorsque la concentration est d'au

moins 0,1 % et la valeur d'exposition moyenne pondérée[2] (VEMP) est fixée à 1 fibre d'amiante chrysotile par millilitre d'air (f/ml). En ce qui concerne la concentration de fibres d'amiante dans l'air ambiant, un critère fixé à 0,04 f/ml pendant un maximum de 24 heures est parfois utilisé au Québec. Ce critère n'est par contre basé sur aucun règlement et correspond au critère de qualité de l'air pour l'amiante utilisé depuis 1976 en Ontario. À cet effet, la DSÉE mentionne que, contrairement à ce qui a été avancé dans l'étude d'impact, aucun critère provisoire pour le nombre de fibres d'amiante dans l'air ne sera entériné par le MDDEFP. En effet, la position du ministère pour établir l'acceptabilité de projets touchant les résidus d'amiante ou d'autres activités impliquant l'émission de fibres est de ne pas causer un ajout significatif de fibres dans l'air ambiant et, par conséquent, de ne pas augmenter l'exposition de la population aux fibres d'amiante. Ainsi, la DSÉE recommande donc de considérer comme critère, dans cette situation spécifique, que les travaux réalisés ne devraient pas engendrer une augmentation de la teneur actuelle du contenu en fibres d'amiante en suspension dans l'atmosphère du secteur. À ce sujet, le règlement sur la qualité de l'atmosphère (chapitre Q-2, r. 38) mentionne que le transport, le chargement et le déchargement de résidus d'amiante dans les camions et le nivellement des haldes de résidus d'amiante doit s'effectuer de sorte qu'il n'en résulte aucune émission visible dans l'atmosphère à plus de 2 m de la source d'émission.

Sécurité de la population

L'INSPQ a publié plusieurs études traitant de la qualité de l'air dans le secteur de la ville de Thetford Mines. Ces études révèlent que la concentration moyenne en fibres d'amiante, mesurée par le MDDEFP, dans l'air extérieur de la ville de Thetford Mines est demeurée stable depuis 1997 sous la barre de 0,04 f/ml, et ce, malgré le fait que certaines années, trois mines étaient en exploitation (INSPQ, 2010).

Les résultats de ces études permettent d'avoir le portrait de la qualité de l'air ambiant dans les environs de la ville de Thetford Mines pendant l'exploitation minière. Le MTQ mentionne donc que, étant donné que les volumes de matériaux stériles qui seront transportés à l'intérieur de la propriété minière (574 000 m^3) représenteront environ 18 % de ceux annuellement transportés et manipulés dans le cadre des opérations d'exploitation, les concentrations de fibres d'amiante dans l'air devraient être inférieures à ce qu'elles étaient lorsque la mine était en opération. Il considère donc que l'impact des travaux d'aménagement dans les haldes de stériles sera peu important sur la qualité de l'air. Par contre, selon la DSÉE, il est actuellement prématuré de considérer que cet impact sera peu important, car la caractérisation des matériaux composant les haldes n'ayant pas été complétée, la teneur en amiante n'est présentement pas connue. Conformément à ce qui est proposé dans l'étude d'impact, il s'avère donc essentiel qu'un programme de surveillance et d'échantillonnage soit établi afin d'obtenir des données de qualité de l'air relatives à la présence de fibres d'amiante, et ce, avant, pendant et après les travaux d'aménagement des haldes.

---

[2] Valeur correspondant à la concentration moyenne admissible en milieu de travail pondérée sur une période de 8 heures par jour en fonction d'une semaine de travail de 40 heures.

Sécurité des travailleurs

L'étude d'impact prévoit certaines mesures d'atténuation pour le contrôle des poussières. De plus, les procédures standards appliquées lors des opérations d'exploitation minière seront mises en oeuvre lors du déplacement des matériaux des haldes. Ainsi, des abat-poussières seront utilisés lorsque requis et les matériaux seront humidifiés avant leur manipulation afin de réduire la remise en suspension des particules fines et des fibres d'amiante chrysotile dans l'air. De plus, les travaux dans le secteur de la mine seront réalisés grâce à des véhicules lourds à cabine pressurisée (pression positive) empêchant l'entrée des poussières. Cette machinerie est également munie de filtres permettant d'assainir l'air avant son entrée dans la cabine. À ce sujet, lors de la rencontre tenu le 21 novembre 2012, le MSSS a mentionné qu'aucun filtre HEPA (High Efficiency Particulate Air) ayant un pouvoir de filtration face aux fibres d'amiante chrysotile n'était disponible pour les véhicules lourds et que ces équipements devraient donc régulièrement faire l'objet de vérifications et d'entretien pour être efficace.

Finalement, en plus des différentes mesures liées à la protection directe des travailleurs (appareil de protection respiratoire, vêtements de protection, douches, etc.) prescrites par le Code de sécurité pour les travaux de construction, des séances de formation et d'information seront offertes aux travailleurs afin de les sensibiliser au respect des mesures de protection. De plus, un programme de surveillance de la qualité de l'air sera mis en oeuvre dans le secteur des travaux et l'exposition des travailleurs aux fibres d'amiante chrysotile sera suivie par le biais de dosimètres mesurant les concentrations en présence.

Par ailleurs, l'étude d'impact précise que l'analyse des données d'exposition recueillies dans le cadre de l'échantillonnage annuel, effectué dans le cadre des opérations de LAB Chrysotile, confirme que la norme sur la qualité du milieu de travail (1 f/ml) est respectée dans son ensemble au cours des 20 dernières années lors de l'application des mesures mentionnées précédemment. Par conséquent, l'application des procédures standards de LAB Chrysotile permettrait, selon le MTQ, d'assurer la sécurité des travailleurs lors des travaux reliés au réaménagement des haldes de stériles.

Programmes de surveillance et de suivi de la qualité de l'air

Tel que mentionné précédemment, un programme de surveillance et de suivi de la qualité de l'air ambiant sera effectué dans le cadre des travaux de construction de ce tronçon de la route 112. Le MTQ procédera à l'élaboration de ce programme en collaboration avec la DSÉE et le MSSS. Il aura pour objectif de mesurer la concentration de fibres d'amiante dans l'air avant, pendant et après les travaux de réaménagement des haldes. Le suivi de la qualité de l'air ambiant, une fois les travaux terminés, sera réalisé sur une période de deux ans, ce qui correspondra probablement avec une reprise suffisante de la végétation dans les haldes touchées par les travaux. Le programme de surveillance devra comprendre l'évaluation du nombre de fibres en suspension par microscopie électronique de balayage, des particules totales en suspension et des particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres ($PM_{2,5}$), de même que le relevé des conditions météorologiques prévalant au moment de l'échantillonnage. Durant la période de construction, l'échantillonnage devra être effectué de manière à permettre un ajustement rapide des activités en cas de mise en suspension de fibres d'amiante dans l'air. Cette surveillance sera également effectuée en amont et en aval (en fonction des vents dominants) du chantier. Advenant le cas où des augmentations de la présence de fibres d'amiante étaient observées, il serait possible de déterminer si

celles-ci sont attribuables au chantier. Le MTQ devrait dans ce cas tenter de déterminer les causes de l'augmentation et modifier ses méthodes de travail ou mettre en oeuvre des mesures d'atténuation supplémentaires. Le résultat de cette surveillance sera transmis à la DSÉE. Les rapports de surveillance et de suivi seront déposés au MDDEFP au plus tard trois mois après leur réalisation.

Un programme de surveillance de la qualité de l'air sur le chantier sera également mis en oeuvre afin de minimiser le risque d'exposition des travailleurs aux fibres d'amiante en suspension dans l'air lors des travaux. Ce programme sera élaboré en fonction du niveau de risque attitré au chantier par la CSST. La surveillance du chantier sera réalisée conformément aux normes de santé et de sécurité au travail et au Code de sécurité pour les travaux de construction. Ce programme tiendra compte des normes présentement en vigueur et des mesures de protection des travailleurs seront mises en place. Le programme de surveillance devra faire l'objet d'une approbation auprès de la CSST. Comme dans le cas de la surveillance de la qualité de l'air ambiant, l'échantillonnage devra être effectué de manière à permettre un ajustement rapide des activités.

Constats relatifs à la qualité de l'air

> *Les mesures d'atténuation présentées et le programme de surveillance qui sera élaboré par le MTQ sont adéquats pour évaluer l'impact des travaux sur la qualité de l'air. Advenant le cas où la présence de fibres d'amiante dans l'air augmente de manière à potentiellement affecter la sécurité des travailleurs et de la population en général, le programme de surveillance permettra, d'une part, d'identifier les causes de cette augmentation et, d'autre part, de procéder à des ajustements au niveau des activités étant réalisées. Par contre, étant donné que le rapport de caractérisation des sols permettant de documenter le pourcentage de fibres d'amiante contenues dans les haldes n'a toujours pas été transmis au MDDEFP, il est actuellement prématuré d'affirmer que les travaux d'aménagement des haldes auront un impact peu important sur la qualité de l'air. La mise en oeuvre des mesures d'atténuation proposées par le MTQ pourrait permettre de réduire le niveau d'impact de ces travaux.*

2.4 Autres considérations

2.4.1 Plan de restauration du secteur minier

Depuis 1995, les dispositions réglementaires de la *Loi sur les mines* (chapitre M-13.1) obligent les entreprises minières à déposer et à faire approuver un plan de restauration des sites miniers en activité. Afin de se conformer à cette loi, LAB Chrysotile doit présenter un tel plan au ministère des Ressources naturelles (MRN) et, comme une portion de la route se situe sur des terrains à vocation minière, cette dernière doit être intégrée au plan de restauration. Conformément aux dispositions de la Loi sur les mines, le MDDEFP commentera ce plan lorsqu'il sera soumis au MRN. Les plans et devis soumis à l'appui du plan de restauration identifieront les sites de disposition des déblais provenant des haldes pour stériles. Ces documents seront fournis au MDDEFP dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation associée aux travaux dans le secteur de la mine. Il est à noter que le plan de restauration n'est pas une condition préalable à l'adoption du décret gouvernemental et que les travaux associés à ce plan peuvent débuter avant l'approbation finale de celui-ci.

2.4.2 Aires protégées

Réserve écologique de la Serpentine-de-Coleraine

La réserve écologique de la Serpentine-de-Coleraine est située à proximité du nouveau tracé de la route 112, dans sa portion située sur le territoire de la municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine. Elle a été désignée comme aire protégée en avril 2003, en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine. Parmi les 71 réserves écologiques présentes au Québec, elle est une des quatre accessibles au grand public (MDDEP, 2011).

Le site accidenté de la réserve écologique est l'un des rares endroits au Québec où l'on observe la présence de serpentine, une roche ultrabasique riche en magnésium favorisant la présence de plantes particulières et rares. Cette aire permet la protection de plusieurs groupements forestiers de grand intérêt écologique, dont une chênaie de chêne rouge à érable à sucre reconnue comme un écosystème forestier exceptionnel et une pinède de pin rouge et de pin blanc, un type de peuplement rare dans la région. Elle vise également la protection de 5 plantes à statut particulier : l'adiante des Aléoutiennes (*Adiantum aleuticum*), l'adiante des Montagnes Vertes (*Adiantum viridimontanum*), l'aspidote touffue (*Aspidotis densa*), la doradille ébène (*Asplenium platyneuron*) et la verge d'or simple, variété de Rand (*Solidago simplex*, subsp. *randii* var *monticola*).

Il y a quelques années, le Service des aires protégées (SAP) de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP) du MDDEFP avait entrepris des démarches d'acquisition de propriétés adjacentes à la réserve dans le but de les intégrer à celle-ci. Dans le cadre de rencontres préparatoires à l'élaboration du projet, le MTQ a rencontré les différents intervenants pouvant être interpellés par la relocalisation de la route 112. Lors d'une rencontre tenue le 5 juillet 2011, le SAP a informé le MTQ que le tracé proposé à ce moment empiétait sur un terrain de la Société Asbestos Limitée (SAL) en processus d'acquisition par le MDDEFP. À la suite de cette rencontre, le MTQ a modifié son tracé de manière à le déplacer le plus possible vers l'est et s'est engagé à acquérir le terrain résiduel situé à l'est de la nouvelle route 112 en tant que lot excédentaire car, le SAP considérait qu'il n'était plus pertinent de l'inclure à la réserve écologique. Le MDDEFP a complété les démarches d'acquisition du terrain de la société minière le 19 décembre 2011.

Aire de confinement du cerf de Virginie

Une aire de confinement du cerf de Virginie inscrite au registre des aires protégées du Québec est également présente dans le secteur situé à l'ouest de la future route 112. Une telle aire correspond à une superficie boisée d'au moins 250 ha caractérisée par le fait que les cerfs de Virginie s'y regroupent pendant la saison hivernale (MDDEP, 2011). Le corridor sélectionné par le MTQ est toutefois situé, dans sa portion la plus près, à un peu plus de 1 km de l'aire de confinement. Seul le corridor du chemin de Vimy traversait cette aire mais cette option n'a pas été retenue par le MTQ. La proximité de cette aire fera toutefois en sorte que les risques d'accident avec la grande faune pourraient être importants. À cet effet, le MTQ mentionne qu'il s'assurera, après les travaux de construction, que les abords de la route soient bien drainés, et ce, afin d'éviter la formation de mares stagnantes et salines appréciées des orignaux et des cerfs de Virginie. De plus, dans les secteurs à risque, une signalisation adéquate sera mise en place pour aviser les usagers de la route du risque de collision avec la grande faune.

Constats relatifs aux aires protégées

> *Le MTQ a pris en compte la présence et le projet d'agrandissement de la réserve écologique de la Serpentine-de-Coleraine dans la conception de son projet. Ainsi, la géométrie de la route a été modifiée afin de diminuer l'empiètement sur les terrains nouvellement acquis par MDDEFP et pour arriver à un compromis acceptable en vertu des normes de conception routière. Le MTQ a également pris en compte la présence d'une aire de confinement du cerf de Virginie à proximité de la route et les mesures d'atténuation proposées permettront de diminuer les risques associés aux collisions avec la grande faune.*

2.4.3 Espèces floristiques menacées ou vulnérables

L'étude d'impact présente les impacts potentiels des différentes activités de réalisation du projet, soit le déboisement de 36 ha de peuplements forestiers, la traversée des cours d'eau, l'excavation, le terrassement et la construction de l'infrastructure, sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS). Les espèces affectées seront l'adiante des Aléoutiennes (*Adiantum aleuticum*) et l'adiante des Montagnes Vertes (*Adiantum viridimontanum*). Étant donné leur statut particulier, une grande valeur environnementale a été attribuée aux EFMVS. Le MTQ juge par contre que les impacts résiduels seront non importants, et ce, en raison de l'application de mesures d'atténuation pertinentes. En effet, la mesure B8 mentionne que la recolonisation des sols par les deux espèces d'adiantes sera favorisée par l'aménagement de sites propices à leur établissement. Ces aménagements feront en sorte que des amas rocheux, des escarpements, des talus d'éboulis et des bordures de fossés seront disponibles pour la colonisation. Le MTQ mentionne également qu'il réutilisera les déblais excavés à proximité d'endroits supportant ces deux espèces. À la section 8.4.2.3 de l'étude d'impact, le MTQ propose donc de mettre en place des aménagements favorables à la relocalisation en bordure des ruisseaux 2, 3, 4 et Poirier, secteurs où les espèces d'adiantes ont été préalablement recensées.

Dans les différents secteurs aménagés, un suivi sera effectué afin de valider la colonisation et la réimplantation des adiantes, et ce, un an, trois ans et cinq ans suivant la construction du nouveau tronçon routier. Si la colonisation est confirmée pendant ou à la fin du suivi, celui-ci prendra fin. Dans le cas où les visites ne permettraient pas d'observer la présence de plants d'adiantes, le MTQ procédera à une campagne de plantation dans les sites aménagés. Si au cours de la dernière année de suivi et malgré les efforts de réintroduction, aucun plant n'est recensé, le suivi prendra fin. Le MDDEFP pourra ainsi statuer sur l'efficacité de cette mesure d'atténuation dans le cadre de futurs projets présentant une composante similaire. En parallèle à ce suivi, le MTQ s'assurera également d'arracher tout plant d'espèces exotiques envahissantes (EEE) étant observé dans les secteurs dénudés dédiés aux deux espèces d'adiantes.

Constats relatifs aux EFMVS

> *Les mesures d'atténuation présentées et les engagements pris par le MTQ sont adéquats pour s'assurer de la présence de site propice à la croissance de l'adiante des Aléoutiennes et de l'adiante des Montagnes Vertes. Dans le cas où ces mesures seraient inefficaces, le suivi permettra de documenter cette méthode*

et d'orienter les mesures à mettre en oeuvre pour la protection de ces espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec.

2.4.4 Espèces exotiques envahissantes

Le MDDEFP se préoccupe de plus en plus de l'introduction et de la propagation des EEE. Afin de réduire les risques d'établissement des trois espèces d'EEE répertoriées dans la zone d'étude, le MTQ appliquera les mesures suivantes :

- délimiter les secteurs affectés par la présence d'EEE avant le début des travaux;
- éviter de réutiliser des déblais ou d'utiliser des remblais comprenant des EEE;
- enfouir les déblais comprenant des EEE à 2,5 m de profondeur ou en disposer dans un lieu d'enfouissement technique (LET);
- nettoyer la machinerie excavatrice avant son arrivée sur le site des travaux;
- végétaliser les sols mis à nu.

Constat relatif aux EEE

Les actions prises par le MTQ minimiseront les impacts du projet concernant l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes.

2.4.5 Milieux humides

Six milieux humides de superficies variables, totalisant 11,87 ha ont été identifiés et délimités à l'intérieur du secteur à l'étude. Parmi ceux-ci, un seul s'est vu attribué une valeur écologique moyenne, les autres milieux humides ont été considérées comme ayant une faible valeur écologique.

Parmi les milieux humides répertoriés dans la zone d'étude, deux seront touchés par les activités de déboisement de 36 ha de peuplements forestiers, d'excavation, de terrassement et de construction de l'infrastructure, et, ultimement, par la présence de l'infrastructure routière. Une superficie de 0,7 ha de milieu humide sera ainsi perdue par la construction de la route. En terme d'habitat, ces milieux correspondent à un étang d'une superficie de 0,1 ha qui sera entièrement remblayé et une portion d'environ 0,6 ha d'un marécage arborescent d'une superficie totale d'environ de 6,8 ha qui sera également affectée par la route.

Le milieu humide MH-2 est alimenté par le ruisseau 7, ruisseau qui est traversé par la route. Les eaux de drainage des fossés longeant le nouveau tronçon seront dirigées vers celui-ci et permettront ainsi d'alimenter le milieu humide. Afin de limiter l'apport en matières en suspension dans le ruisseau 7 et d'assurer un apport en eau de qualité au milieu humide, des bermes filtrantes et des trappes à sédiments seront aménagées dans les fossés.

Constats relatifs aux milieux humides

La conception du projet et les mesures d'atténuation mises en oeuvre par le MTQ permettront de limiter les impacts sur les milieux humides et les pertes d'habitats floristiques et fauniques. De plus, l'étude d'impact précise que, si la situation le

requiert, un plan de compensation pour la perte de milieux humides pourra être envisagé une fois que la localisation des infrastructures sera définitive.

2.4.6 Climat sonore

Phase de construction

L'utilisation de machinerie et de véhicules pour le transport des matériaux pourra avoir des impacts sur le climat sonore dans le secteur de l'intersection entre les routes 112 et 165, seul secteur habité situé à proximité du nouveau tronçon. Afin de limiter les perturbations sonores dans les zones sensibles, l'entrepreneur devra soumettre un programme de gestion du bruit au MTQ et réaliser les travaux entre 7 h et 19 h. L'entrepreneur devra mettre en oeuvre différentes mesures d'atténuation du bruit afin de minimiser les impacts des travaux sur les résidants. Les mesures consistent habituellement, sans s'y limiter, à des alarmes de recul à intensité variable, à des marteaux hydrauliques munis de dispositifs antibruit, à l'utilisation restreinte des freins moteurs des camions lourds, à des moteurs éteints de la machinerie en attente et à la mise en place d'une procédure de traitement des plaintes.

Constats relatifs au climat sonore en période d'exploitation

Les mesures d'atténuation mises en place dans le secteur sensible afin de limiter les nuisances pendant la période de construction permettront de limiter les impacts sonores associés aux travaux.

Phase d'exploitation

Les résultats des modélisations sonores présentées par le MTQ démontrent que le projet entraîne peu d'impacts sur le climat sonore. En effet, la nouvelle route 112 s'éloigne du secteur résidentiel situé au sud-est de Black Lake alors que la route longeait ce secteur dans son ancienne configuration. Ainsi, selon l'étude d'impact 68,1 % des résidences subiraient un impact positif, 26,3 % un impact nul et 5,6 % un impact faible. Les immeubles subissant un impact sonore faible se concentrent autour de l'intersection de la route 165 et de la route 112, intersection qui était située au même endroit avec l'ancienne route. Selon le MTQ, l'impact observé dans ce secteur est strictement dû à l'accroissement des débits de circulation établi au taux de 1,3 % par année. Selon la Politique sur le bruit routier du MTQ (MTQ, 1998), des mesures d'atténuation doivent être mises en oeuvre lorsque l'impact sonore généré par un nouveau projet routier est jugé significatif. Pour être significatif, l'impact sonore doit atteindre le niveau moyen ou fort. En vertu de cette politique, le projet de relocalisation permanente de la route 112 ne requiert pas la mise en place de mesures d'atténuation particulières et par conséquent, aucun suivi de climat sonore ne sera réalisé.

Constats relatifs au climat sonore en période d'exploitation

La construction du nouveau tronçon de la route 112 fera en sorte que la majorité des résidences riveraines du tracé initial de cette route nationale s'en trouveront éloignées. Comme la route existante sera dorénavant utilisée principalement pour la circulation locale, la qualité de vie de ces résidants sera améliorée grâce à une diminution importante de la circulation et des nuisances associées au débit de

circulation d'une route nationale. Pour les résidants demeurant près de l'intersection de la route 165, les niveaux sonores seront identiques ou légèrement supérieurs. Le faible impact associé à ces niveaux sonores étant attribuable aux prévisions de croissance des débits de circulation dans le secteur, l'impact n'est donc pas engendré par la nouvelle configuration de la route.

2.4.7 Aspects socioéconomiques

La fermeture d'un tronçon de la route 112 a engendré certains impacts négatifs pour la région de Thetford Mines. En effet, la route 112 relie les régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de l'Estrie et représente l'axe routier principal de la MRC des Appalaches. Elle est donc utilisée autant par les citoyens du secteur et des municipalités avoisinantes que comme voie de transit pour les véhicules lourds. Les préoccupations des citoyens, des commerçants et des entreprises face au projet de relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines se concentrent davantage sur les conséquences de la perte d'un lien routier stratégique plutôt que sur la localisation du nouveau tracé. Ainsi, aucun impact relié aux aspects économiques ne subsistera à la suite de la construction dans les délais les plus courts possibles de ce tronçon de la route 112.

Constats relatifs aux aspects socioéconomiques

D'une part, la réalisation de ce projet permettra le retour des conditions prévalant avant la fermeture du tronçon de la route 112 ayant subit les contrecoups du glissement de terrain et, d'autre part, la rapidité à laquelle les travaux seront exécutés aura des retombées positives pour l'ensemble des citoyens de la MRC.

3. CONCLUSION

L'analyse de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines a été effectuée par le MDDEFP à partir de l'ensemble de la documentation fournie par le MTQ et des consultations intra et interministérielles. Les conclusions de cette analyse sont à l'effet que la présente demande de soustraction à la procédure est justifiée puisque ce projet va permettre de corriger une situation qui présente un risque pour la sécurité des usagers de la route et des résidants du secteur. En outre, les mesures d'atténuation mises en place et les engagements pris par l'initiateur rendent le projet acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré au ministre des Transports du Québec afin de réaliser lesdits travaux.

Louis Philippe Caron
Biologiste, M.Sc.
Chargé de projet

RÉFÉRENCES

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE CHAUDIÈRE-APPALACHES (ASSS). *Maladies de l'amiante dans la Municipalité régionale de comté des Appalaches – Rapport d'analyse des enquêtes de maladie à déclaration obligatoire colligées entre 2006 et août 2012 en réponse à une demande de journaliste*, par V. Bernier et P. Lessard, 9 janvier 2013, 7 pages

HOLMES, J.C. *An ordinal method of evaluation*, Urban Studies, Volume 9 (2), 1972, pages 179-191;

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE (INSPQ). *Amiante : connaissances acquises sur l'exposition et les maladies des travailleurs et de la population générale du Québec de 2003 à 2009 Rapport synthèse*, février 2011, 84 pages. [en ligne] http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1213_AmianteConnExposition2003-2009.pdf;

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE (INSPQ). *L'utilisation de l'amiante chrysotile au Québec*, juin 2005, 25 pages. [en ligne] http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/393-AvisAmianteChrysotile.pdf;

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS). *Amiante : éliminer les maladies liées à l'amiante, Aide-mémoire numéro 343*, juillet 2010, [En ligne]. [http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs343/fr/index.html];

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Directive 019 sur l'industrie minière – Mars 2012*, [En ligne]. [http://www.mddep.gouv.qc.ca/milieu_ind/directive019/index.htm];

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Réserve écologique de la Serpentine-de-Coleraine*, [En ligne]. [http://www.mddep.gouv.qc.ca/biodiversite/reserves/serpentine_coleraine/res_67.htm];

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, Service de l'environnement, mars 1998, 10 pages et 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs – Rapport principal*, par CIMA+, décembre 2012, 277 pages et 7 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Relocalisation permanente de la route 112 entre Saint-Joseph-de-Coleraine et Thetford Mines – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs – Réponses aux questions et commentaires*, par CIMA+, février 2013, 19 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse environnementale du projet a été réalisée en consultation avec les directions suivantes du Ministère :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le secteur Faune;

et avec les ministères suivants :

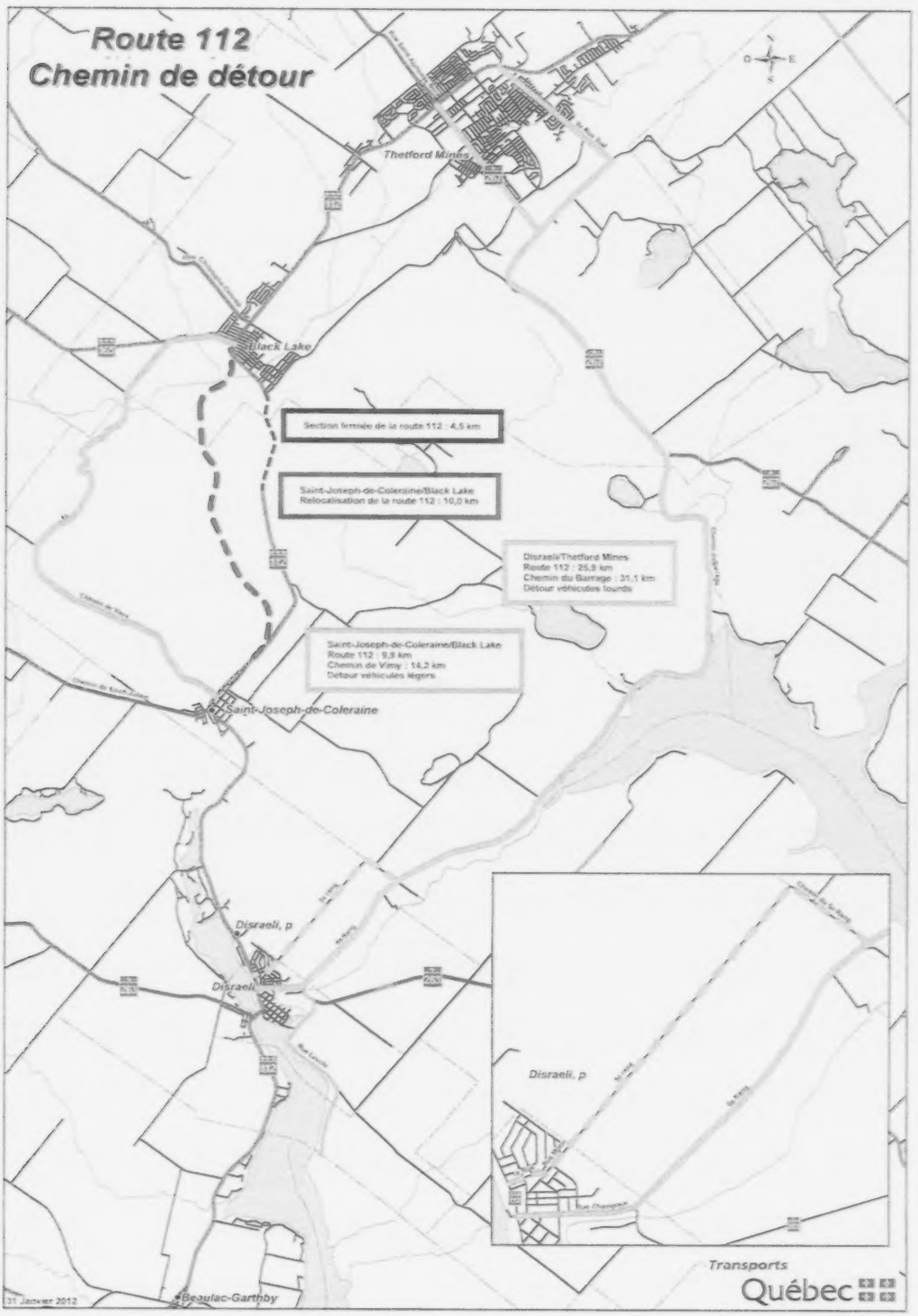
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère des Finances et de l'Économie;
- le ministère des Ressources naturelles;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère du Tourisme.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2012-06-13	Réception d'une étude d'impact faisant également office d'avis de projet
2012-06-21	Délivrance de la directive
2012-07-16	Transmission des questions et commentaires
2012-08-01	Transmission d'un addenda au document de questions et commentaires
2012-09-07	Réception des réponses aux questions et commentaires
2012-10-29	Réception des réponses à l'addenda
2012-11-14	Annonce du ministre des Transports concernant la modification du tracé
2012-12-07	Réception de l'étude d'impact finale du tracé modifié[3]
2013-02-22	Réception d'un document de réponses

[3] Ce document, mis à jour, intègre l'information présente dans les documents de réponses produits à la suite du processus de consultation intra et interministérielle de la version précédente de l'étude d'impact.

ANNEXE 3 CARTE DES CHEMINS DE DÉTOUR ET DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE DE LA DEMANDE DE SOUSTRACTION



01-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, section de 200 metres ou les motoneiges circulent en bordure de la chaussee pour traverser la riviere Becancour

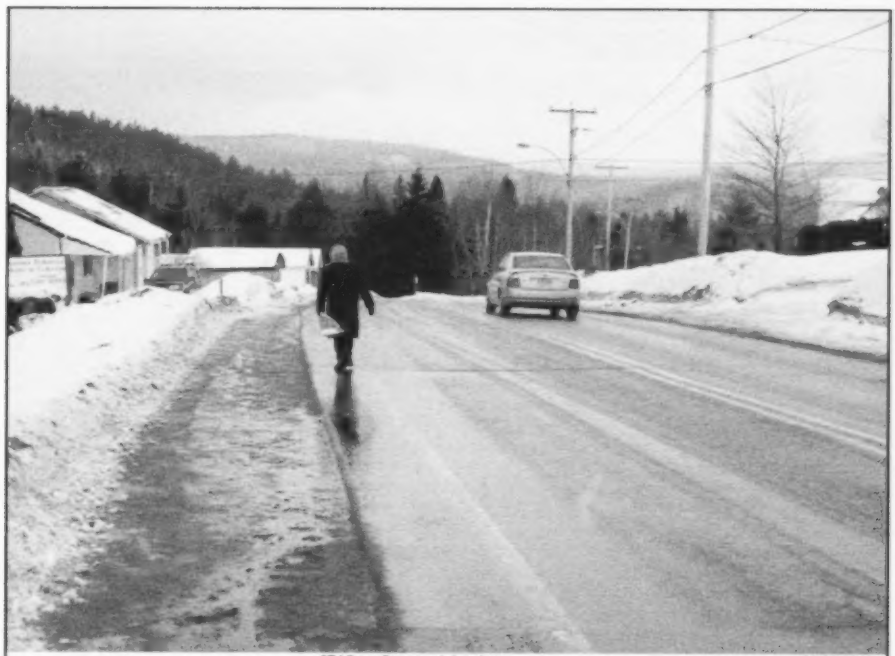
02-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, perte de vilibilite a l'approche d'une crete, direction ouest

04-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur en pentes et courbes serrees, a l'approche du secteur urbain, vehicule en direction Est qui empiete sur la ligne de centre

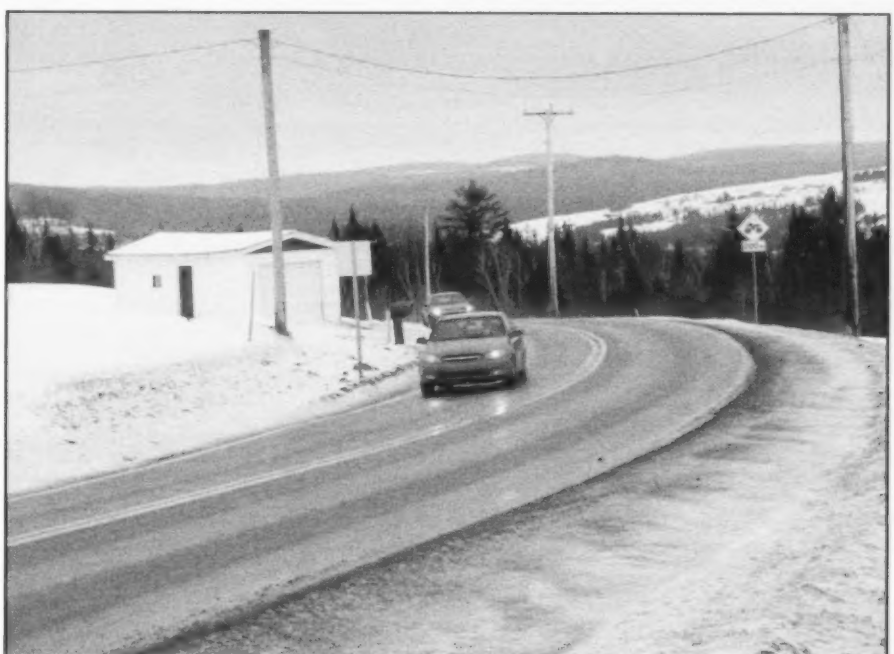
03-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur en pentes et courbes serrees, a l'approche du secteur urbain en direction ouest

25-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur en pentes et courbes serrees à l'approche du secteur urbain, véhicules en peloton en direction Est

26-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur en pentes et courbes serrees à l'approche du secteur urbain, véhicules en peloton en direction Ouest



07-Vimy_Commentaires.jpg 20-02-2012
Chemin de Vimy, secteur urbain; pieton sur l'accotement du côté inverse au trottoir
Accès aux résidences en bordure de la route



08-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur au sud du noyau urbain; vitesse affichee de 80 Km/hre et proximite d'accès a l'interieur d'une courbe

09-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur au sud du noyau urbain; vitesse affichee de 80 Km/hre
Structure de chaussee deficiente pour une route pavee en 2011

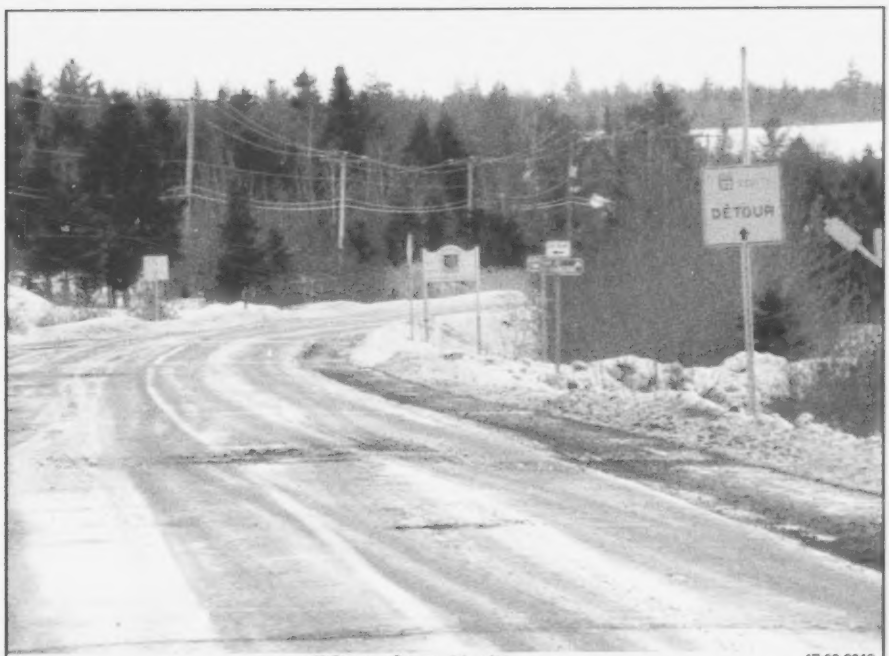
10-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur a l'approche de St-Joseph-de-Coleraine, nouvelle vitesse affichee a 50 Km/hre dans hameau bâti

11-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy, secteur a l'approche de St-Joseph-de-Coleraine, nouvelle vitesse affichee a 50 Km/hre dans hameau bati

32-Vimy_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin de Vimy et intersection de la route 112, secteur a l'approche de St-Joseph-de-Coleraine,
Interdiction au transit des camions lourds et circulation en peloton

01-Barrage_Commentaires.jpg 20-02-2012
Chemin du Barrage/Rang 6, structure de la route deficiente et chaussee tres degradee dans le secteur entre Disraëli et le lac

02-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage/Rang 6, structure de la route deficiente et chaussee tres degradee dans le secteur entre Disraëli et le lac

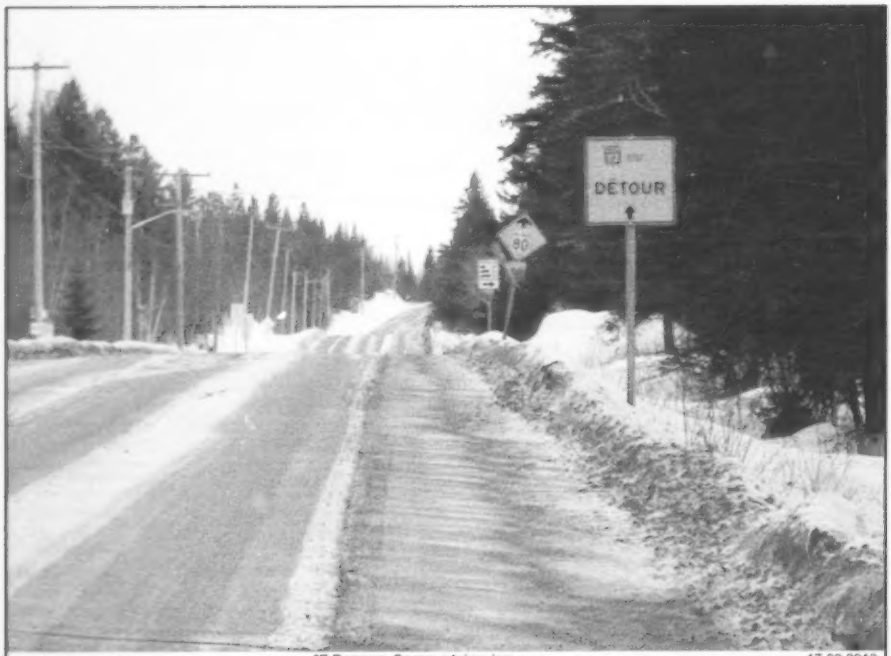


03-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage/Rang 6, structure de la route deficiente et chaussee tres degradee, limite municipale de St-Joseph-de-Coleraine

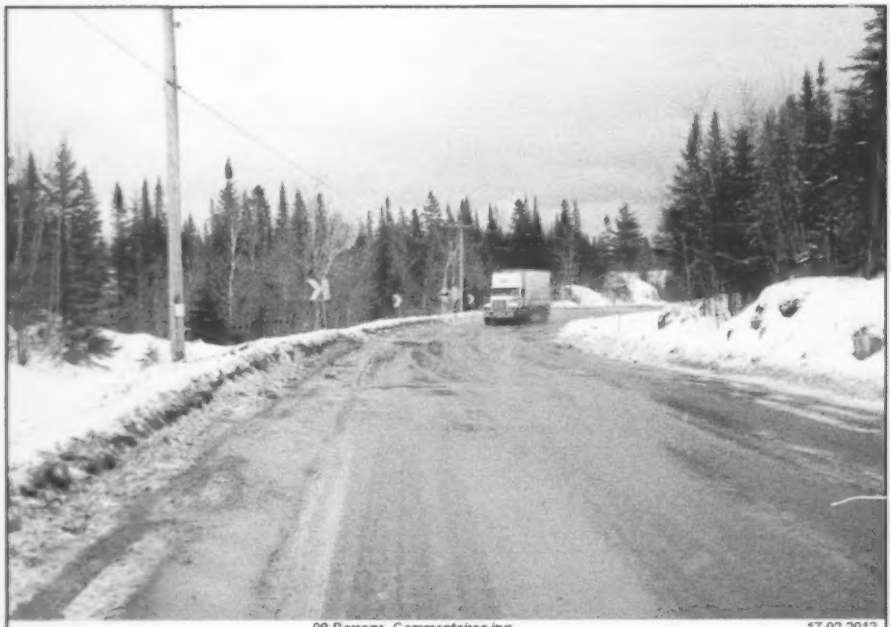
04-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage, courbe serree et denivelle dans le secteur bâti, en bordure du lac St-François

05-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage, nombreux acces dans le secteur bâti, en bordure du lac St-François

06-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage, transit des vehicules lourds dans le secteur bâti, en bordure du lac St-François



07-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage, limite de vitesse à 80 Km/hre au nord du lac St-François
Visibilité reduite, tructure de la route deficiente et chaussee degradee



08-Barrage_Commentaires.jpg 17-02-2012
Chemin du Barrage, limite de vitesse à 80 Km/hre au nord du lac St-François
Visibilité reduite, tructure de la route deficiente et chaussee degradee